

A New Ports Policy for Canada

3 1761 11635821 9



CAI
T
77N26



Transport
Canada

Transports
Canada

Makkovik

A New Ports Policy for Canada

Govt
Pubns.

This brochure is about Canada's new ports policy. I hope you will find time to read it because it concerns a very important piece of legislation. It is important because in the long run it will mean more prosperity for all Canadians.

If I can borrow a phrase spoken over a hundred years ago in Versailles by Von Baden: "Unity makes strength, and since we must be strong we must also be one." No, I'm not speaking only about national unity, I'm referring to Canada's new ports policy which at last will unite what has been a fragmented ports and harbours system into a strong and co-ordinated body; for like the proverbial Topsy, Canada's ports and harbours, not unlike Canada itself, just grew and grew, often in several directions at the same time.

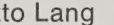
We have developed into a sophisticated trading nation whose port facilities have changed tremendously in the past two decades. For example, radical shifts in shipping patterns and enormous changes in shipping technology have all had to be accommodated over a short period of time. And the people in port communities have begun to express a greater than ever interest in their port, too.

We've made considerable changes and much progress in the past, and we're proud of it. Our people have worked with skill, enthusiasm and efficiency and their efforts should ease the transition from the old way to the new.

Kelly's Cove	Shoal Bay	Kraut Point		
Fraser River	Friendly Cove	Fulford Harbour		
Gambier Harbour	Ganges	Gibson's Landing	Gold River	
Hartley Bay	Hopkins Landing	Port Hardy	Port McNeill	Chebogue
Kelsey Bay	Kincolith	Kingcome Inlet	Kitimat	Klemtu
Shawnigan Lake	Caplan	Carleton		
		Grand Harbour		
Clementsport	Hot Springs Cove	Bronte	Byng Inlet	
Beaver Harbour	Country Harbour	D'Escousse	Digby	
Les Méchins	Belliveau's Cove	Big Harbour	Big Pond	
Bras d'Or	Canning	Canso	Cape Negro	
Bridgewater	Boddipton		Soo's Arm	

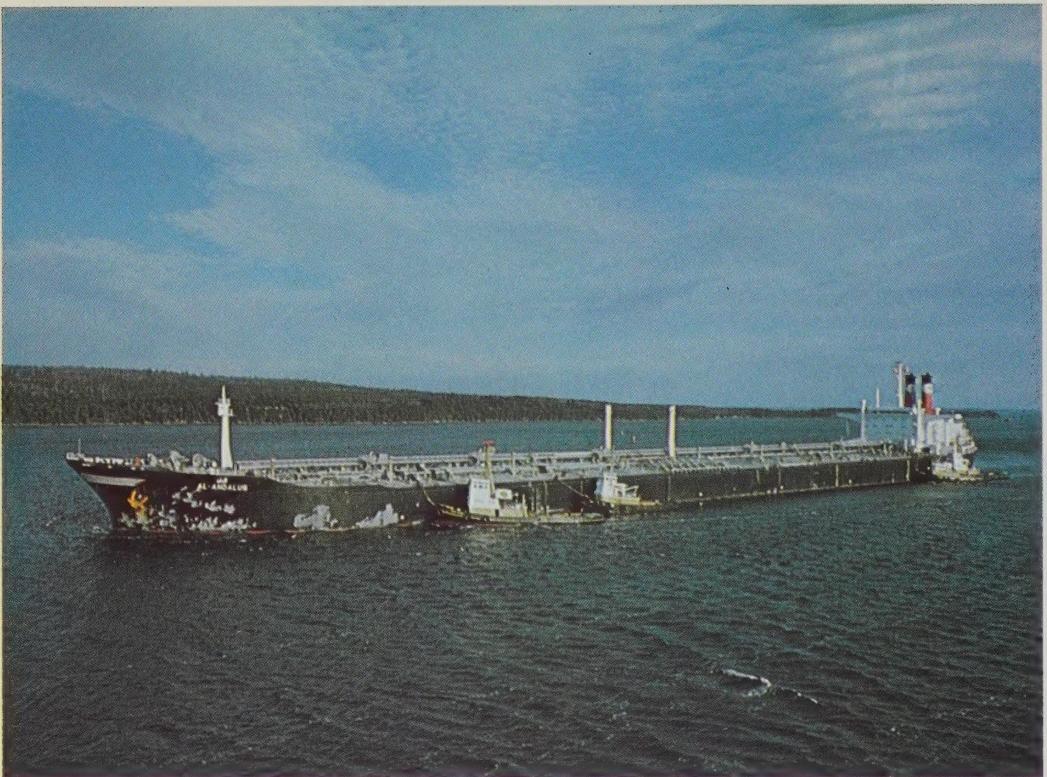
While the new policy will enable the ports system to meet the challenges of the future by allowing us to better co-ordinate port development, I think the most satisfying aspect of the policy is its emphasis on built-in autonomy for ports.

We've produced a reasoned policy and one that I think is sound, practical and fair.

and fair.

Otto Lang
Minister of Transport

Otto Lang
Minister of Transport

Socio-Economic Gateways



Canada is an industrious, aggressive trading nation, heavily dependent on world markets. As such, the efficiency and effectiveness of our port facilities are of prime importance to the economy and growth of the country.

This intricate network of facilities, from the largest coastal seaport to the smallest inland harbour, all constitute links in the strengthening chain of Canada's expanding trade pattern.

The activities at ports of all sizes contribute significantly to the total value of goods and services in Canada. Our ports have considerable impact on the employment situation – a typical major Canadian port can account for up to 10 per cent of all jobs in the area. These include such port-related operations as trucking, stevedoring, warehousing,



Do you know the Ro-Ro, or how about the OBO? These are just two of the many new, mechanically sophisticated ships using Canada's ports – most of them known by their initials only. Have you heard of the ULCC: Ultra Large Crude Oil Carrier, or the VLCC: Very Large Crude Oil Carrier? Each of these supertankers is about three football fields long and 12 stories high. Then there's the LASH: Lighter Aboard Ships, a big ship which carries smaller craft (lighters) used to transport cargo into shallow water ports. The LNG is a Liquid Natural Gas carrier for carrying gas cooled to -160°C , and the LPG is a Liquid Propane Gas Carrier. The Ro-Ro (Roll on – Roll off), by the way, is a ship with side or stern openings so anything with wheels can be rolled off or on easily. And yes, ferry boats are Ro-Ro's! An OBO is simply a ship which carries oil or bulk cargo or ore.

Canada now has deep water ports capable of handling supertankers carrying up to 350,000 tons and ore carriers handling up to 250,000 tons.

banking, and manufacturing. In many cases the activities of the nation are reflected in activity within the ports. For example, the grain grown on the prairies directly creates jobs for the grain handlers who load the ships in Halifax or Vancouver.

In addition to their present day economic impact on our way of life, Canada's ports and harbours have played a very substantial role in the cultural and social development of our country.

For many of us, ports have a certain atmosphere of history and romance because they constitute such a highly visible link with our past. Historically, the port is where our forefathers first arrived in Canada. The very variety of languages one still hears in port communities is evidence of the diversity of our backgrounds and cultures. For others, their interest in ports is related to the romance of Canada's early explorers and pioneer settlers. But this pioneering spirit is not confined to the past; far northern developments are increasingly dependent upon port installations for the vital Arctic explorations now in progress.

In 1975, Canada exported goods to 119 countries and imported goods from 96 and Canada now ranks 11th in the world's use of ocean shipping.



Canada's ports directly employ over 2,500 people such as harbour masters, administrative and maintenance staff, police, and grain elevator operators. However, ports generally act as "landlords" in that they supply or rent facilities (which could include wharves, sheds to protect cargo, cranes, grain elevators, etc.) to the private sector. The private sector in turn employs other people and companies such as: longshoremen who load and unload ships; pilots who guide the ships in and out of port; tug companies who move and dock the big ships safely; linemen who secure the ships to the

piers; ship chandlers who sell supplies for the sea; trucks and railroads which haul the cargo; laundries which service the ships and the seamen, and many other contracted services. There are also the all-important shipping agents who represent the owner and look after the complex paper work that is all part of docking a ship and loading or unloading its cargo. Therefore, the 2,500 people that we mentioned were employed by the present ports administration are over and above all the other tens of thousands of "tenants" who work because of our ports.

The Changing Environment

General economic growth has placed increasing demands on port systems, leading to rapid change over the past two decades. This in turn has led to a growing need for rationalization of the system – for better port facilities, and specialization. The Canadian shipping industry, faced with increasing competition, needed new port facilities to help them remain competitive.

To achieve economies and provide faster and more efficient service, there has been greater integration of land and water transport and increasing use of larger trains and ships to transport commodities. This has fostered the development of high-capacity, bulk handling ports in deepwater locations, and new facilities to handle containerized cargoes. Such changes in the characteristics of the port business have led to a growing need for public and private investment in port facilities and for an ever-increasing public expenditure on related aids to safe navigation such as dredging, ice-breaking, visual aids and radio navigation systems.

In addition, growing demands from the public for improved urban planning and protection of the local environment have also influenced the use and growth of our ports. The areas occupied by many ports are now of prime environmental and economic concern and the long-range plans of both the community and the port must progress in tandem if successful development is to be achieved.

While historically Canada's ports have served the nation well, it has become apparent that their management must be unified and streamlined to provide the highest possible level of service. The ports have changed physically, both to meet the more sophisticated demands of the age of computerization, container

This may sound like something straight out of Ripley's Believe It or Not, but: A fully automated self-unloading bulk carrier can actually unload 6,000 tons of coal per hour! This ship, which works the Great Lakes and was built to maximum dimensions for the St. Lawrence Seaway, has a capacity of 27,200 tons and can be emptied in 4½ hours.

A shipping container is a very large box, mostly metal but sometimes wood, which can vary in size from 20' x 8' x 8' to 40' x 8' x 9'6". Freight can be packed and sealed in the container at the factory, container terminal or any place of origin, and the container is then shipped by rail or road to a container port where it is transshipped with ease via a container ship to an overseas destination. The chief advantage of shipping by container is that it is simpler and more economical to move things in bulk rather than piecemeal. In addition, goods in sealed containers are afforded an extra measure of security.

A modern container ship can unload 500 containers a day. This is equivalent to 9000 tons of cargo which would take a conventional ship approximately 13 days to unload.

A typical container ship can carry 1,000 containers, each weighing 15 tons and costing the shipper between \$50,000 and \$100,000 to load or off-load at a port.

shipping and supertankers, and to accommodate changing community attitudes. However, in spite of refinements made in port administration over the years, Canada's ports are still governed by more than half a dozen statutes. The result is a fragmented system which has made it more difficult to meet the challenges of today.

The present legislative framework and differing forms of administration often do not provide adequate means for ports to adapt their operations to users' requirements, or to plan and finance improvements to their facilities that will keep them competitive. Many of the current pressures for change require co-ordinated policies and planning at a national level to ensure the most effective use of resources and to meet the legitimate municipal, regional and provincial interests in port operation and development.

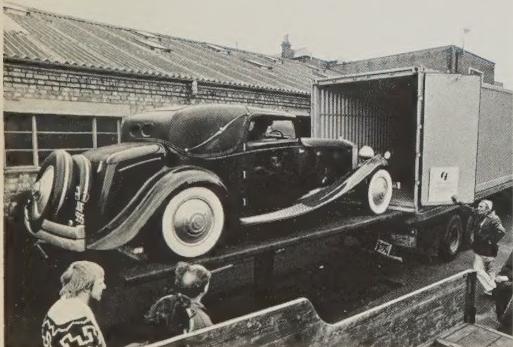
In view of the fundamental importance of ports to Canada, and their unity of purpose, it is essential that their role and development be viewed nationally and planned positively. That is the objective of a reorganization of the port system, and the proposed new legislation.

As a result of several years of study, a new Canada Ports Act is now proposed to replace the National Harbours Board Act, the Harbour Commissions Act, Part XII of the Canada Shipping Act, the Government Harbours and Piers Act, and several other acts now governing the operation and management of Canadian ports. This new Act was written after much consultation and discussion with the shipping industry, labour associations, provincial and municipal government officials, and senior representatives from ports across Canada.



How many cars can a container contain if a container can contain cars? This is not a tongue-twisting riddle but a very legitimate shipping question. The answer is one Rolls-Royce or two Toyotas, maybe three. But to give you an idea of what a typical container contains, the following is a list of contents from a container, chosen at random, which arrived recently at a west coast port: photographic products, personal effects, electronic calculators, oil pumps, pneumatic machinery, one bathtub and knit mittens.

Obviously then, a container can contain a whole variety of goods or a single item, depending on the size and shape of the contents. Like a carefully packed suitcase, containerized shipping is the compact way to go!



Jenny Potter

The main objectives of this proposed new legislation are to establish a single, unified ports system that will foster and promote national, regional and local trade within the context of Canada's broad objectives. It is also important that the new policy will provide the users of our ports with more accessible, efficient and equitable treatment in the movement of goods and persons.

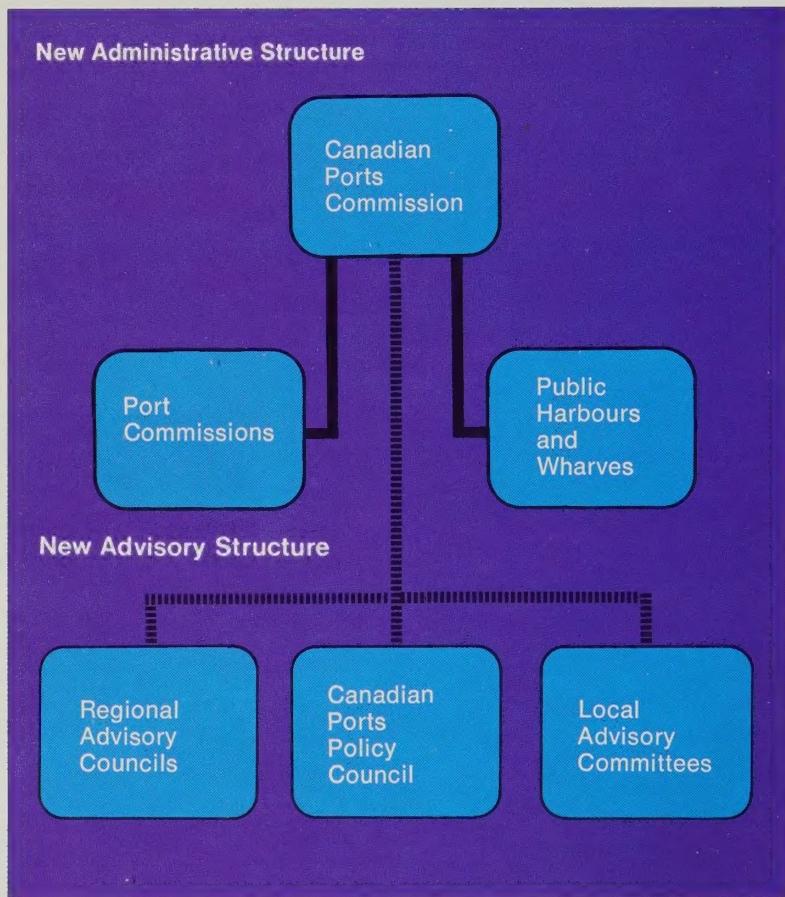
In addition, those who developed the legislation realized that the major ports must have a high degree of autonomy to manage and operate if the new system is to work as efficiently and effectively as planned. Decisions on a day-to-day basis will be taken by those who are to implement them in order that the system will respond to local needs. Although

basically autonomous, the responsibilities of these ports will be consistent with and will reflect the responsibility of the Minister of Transport to ensure the integrity and efficiency of the national ports system and to encourage the optimum use of resources. In addition, the new system has been designed to provide more effective co-ordination with other marine activities, such as Coast Guard and Seaway operations.

Public expenditure for port facility capital projects amounted to \$62 million dollars in 1975.



The New Administrative Structure



All the ports used primarily for transportation purposes will be brought within the new structure. These will include the present National Harbours Board ports, those currently operated by Harbour Commissions, and some 300 Public Harbours and 500 Government Wharves facilities.

The Canadian Ports Commission will be established within Transport Canada to provide overall policy direction, and, if requested, professional support to the ports.

Although the various harbours and ports will be fully integrated under the umbrella of this new Canadian Ports Commission, there will be an emphasis on decentralization and autonomy. Municipalities will now have more input into the overall planning and direction of the port, while provincial governments will have a voice in planning the ports on a regional basis. Local sensitivities and aspirations will be taken into account wherever possible and the participation and initiative of local interests in the operation and development of the ports will be fostered and encouraged. This heightened degree of autonomy should contribute greatly to the strengthening of the country's entire ports system.

At present, twenty ports of national significance have been designated as having port Commission status. Each of these Commissions will be composed of three to seven members headed by a Chairman. Members will be experienced and capable persons appointed by the government. A certain proportion of members will be nominated by municipalities in the area of the port.

Who Does What

The new Canadian Ports Commission will be concerned with all ports used primarily for transportation purposes.

The Coast Guard, which is another arm of Transport Canada, is concerned principally with the movement of commercial vessels in Canadian waters, marine environmental protection and marine safety including light-houses, buoys, navigational equipment, etc. The Coast Guard has many ships of its own, including icebreakers.

Pilotage Authorities employ licensed marine pilots who are responsible for conducting foreign owned ships safely and efficiently in Canadian ports.

Harbours which handle fishing vessels and recreational craft come under the jurisdiction of Environment Canada. Naval dockyards and wharves are part of the Department of National Defence.

Locks, except for those on the St. Lawrence Seaway, are under the jurisdiction of Parks Canada.

These twenty major ports will be self-sustaining business enterprises responsible for their own management, maintenance and operation. They will be bodies corporate, not public service organizations, and will enjoy a substantial amount of autonomy for the purposes of daily management. For example, the Commissions will employ their own personnel and will make their own by-laws for the operation of the port. Port Commissions will be encouraged to establish mechanisms to communicate and consult with the local people as well as with port users and labour organizations.

To further fair competition and the full use of their facilities, the major ports will be responsible for promoting their capabilities. They will also have the financial flexibility to enable them to deal quickly and decisively in the management of their affairs. For example, Commissions will be able to set tariffs subject to approval of the government, and also to negotiate contracts and agreements with port users in lieu of tariffs.

Although the major ports are expected to be financially self-sufficient, the government will continue to provide funds for projects which are in the national interest. However, Commissions, which

will be able to retain and invest surplus money, will be encouraged to use those surpluses as well as borrowings for financing their new facilities. The government will also make working capital available in emergency situations.

Port management will enjoy maximum operating authority, however they will still be financially accountable to the federal government, and will operate according to financial standards recommended by the government.

In order to maintain the highest possible level of port security, the Solicitor General of Canada will be responsible for the overall direction of an integrated port police system, and for setting and monitoring Commission law enforcement standards. The Solicitor General will also appoint and train port constables or may arrange to have provincial or municipal governments undertake these responsibilities.

In addition to the twenty major ports that will have Commission status, there is an extensive network of Public Harbours and Government Wharves facilities stretching across Canada. These smaller ports are recognized as vital links in the country's transportation network; in fact they handle over one quarter of the nation's waterborne tonnage. Some Public Harbours are single-commodity ports serving a specific industry while others now cope with the diversified trade of rapidly growing communities, and each is an essential contributor to the development and economic well-being of the local area or region in which it is situated.

In order to maintain closer contact with their municipalities and users and to promote more intensive management efforts, these Public Harbours and Wharves will be administered by strengthened regional organizations. The regional administrations will have

Twenty Port Commissions

Chicoutimi-Baie Des Ha! Ha!, Qué.
Churchill, Man.
Fraser River, B.C.
Halifax, N.S.
Hamilton, Ont.
Montréal, Qué.
Nanaimo, B.C.
North Fraser, B.C.
Oshawa, Ont.
Port Alberni, B.C.
Prince Rupert, B.C.
Québec, Qué.
Saint John, N.B.
Sept-Îles, Qué.
St. John's, Nfld.
Thunder Bay, Ont.
Toronto, Ont.
Trois Rivières, Qué.
Vancouver, B.C.
Windsor, Ont.

increased delegated authority to plan the development, operation and maintenance of their facilities. Full time salaried managers will be appointed at the more active ports in order to provide improved service to the community and industry.

The Minister of Transport will have the overall responsibility for seeing that the objectives of the new policy are met, and for ensuring that all of Canada's transportation ports are well planned and effectively developed. The Minister will be responsible for approving all new major port initiatives, including the control of development through a permit system.

Among the many benefits to be derived from this new, integrated national policy will be the better and more efficient co-ordination of marine, surface and air



Advisory Structure

transportation systems and the avoidance of unnecessary duplication of port facilities. More importantly, the new policy should establish an equal basis from which each port can develop its own economic potential.

An advisory structure will be set up to counsel and advise port officials at various levels of the administration. Consultative groups will be established to provide national, provincial, regional and municipal advice on port policy planning and development. This advisory structure should ensure that port users, port workers and municipalities adjacent to the ports are consulted on matters of significance.

A maximum ten member Canadian Ports Policy Council, appointed by the Minister from among the Chairmen of the port Commissions and headed by the Commissioner, will advise the Minister on the broader aspects of national ports policy. For example, after assessing government policy the Council might advise on the feasibility of developing or expanding Canada's deepwater bulk port facilities. This Council will also ensure that the principle of local autonomy for port Commissions is honoured.

In order that the provinces have ample opportunity to express their concerns and make meaningful contributions as to how the ports in their areas should be developed, Regional Advisory Councils may be established in the various regions of Canada. The membership, which

will include a representative from each province in the region as well as officials representing the interests of the ports, will advise the Commissioner on matters of regional and provincial significance to ports, such as efficient land use or port improvements needed to serve the area. It is intended that these Councils should provide regional discussion forums for all provinces, including those that are landlocked – for example, Alberta and Saskatchewan have an interest in port development and its effect on the export of grain.

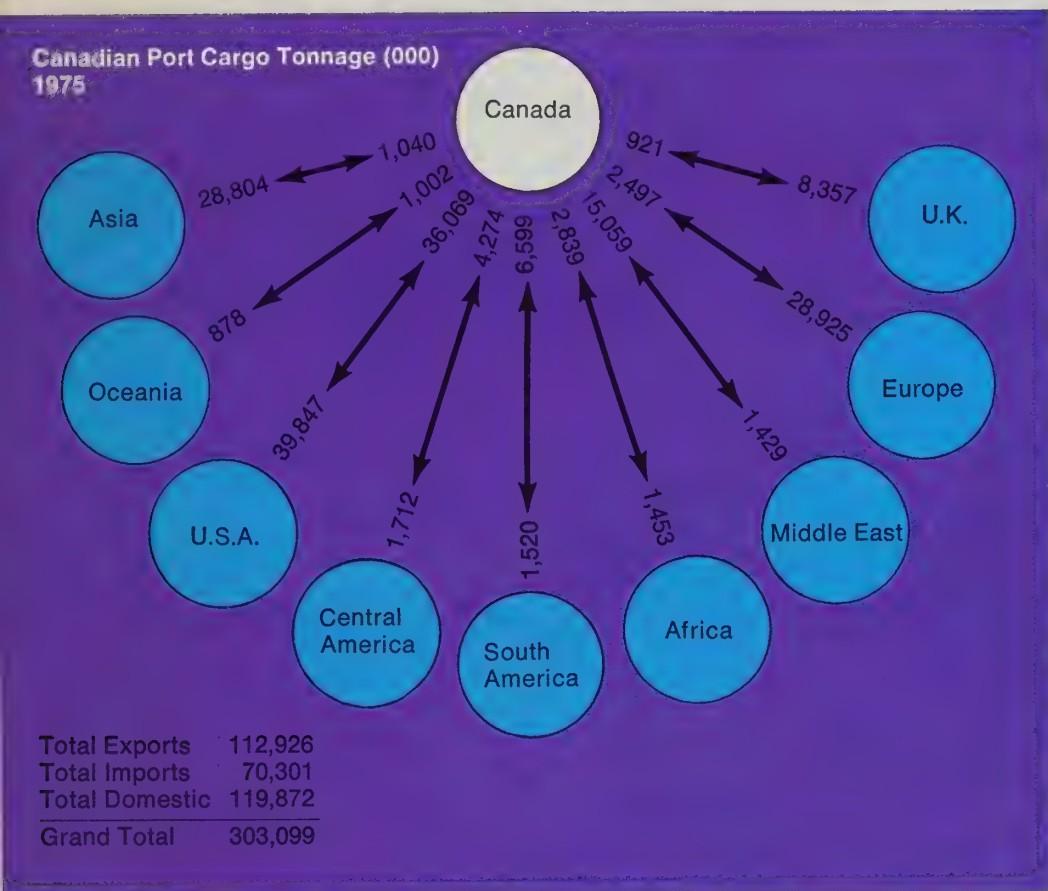
In addition, there are locations which have larger, growing Public Harbours where the community has expressed an interest in the port and where in future, Commission status may be appropriate. Local Advisory Committees, made up of persons living in the community who are interested in the management of their harbour, will be established for these ports. Members will be appointed by the Minister to advise the Commissioner or his representative on matters such as the future development and operation of the harbour.



In 1975-76, Canada exported 671 million bushels of grain through the following regions: West Coast 260.1 million bushels, Churchill 23.8 million bushels, Great Lakes and St. Lawrence 354.3 million bushels, Atlantic 32.8 million bushels. But in 1972-1973, we did even better and exported a record-breaking 782.3 million bushels of grain!



Making the Change



In 1975 over \$11 billions worth of Canada's exports were moved through her ports.

In 1975 there were 93,742 arrivals and departures of ships handling domestic cargo between Canadian ports (1 ship leaving or arriving every 5½ minutes) and 40,522 ships handling cargo at Canadian ports for and from foreign countries (1 ship leaving or arriving every 13 minutes).

Since the opening of the St. Lawrence Seaway in 1959, ocean-going ships up to 730 feet long with a draught of 26 ft. can now sail 1000 miles inland above Montreal as far as Thunder Bay. In 1976, 54.4 million tons of cargo passed through the St. Lawrence Seaway alone, even though the navigation season was not quite nine months long.

An orderly changeover to the new system is essential so that port operations can continue as usual. The new administrative system will mean setting up appropriate systems, guidelines and procedures. A variety of information and training programs will be provided to help ports and headquarters personnel adapt to the new system and to ensure that all who are involved in the change understand what is taking place and how it will effect them personally. With the establishment of Commissions, personnel in the major ports will automatically become employees of the new Commissions.

A number of steps will be taken during the changeover to ensure that port Commissions begin operations on a similar financial footing and to enable them to set realistic financial objectives in the future. Port assets will be revalued using consistent principles for all ports, and all Commissions will begin operations with balanced working capital. In addition, National Harbours Board ports owe the government approximately \$500 million in loans and more than \$240 million in interest. Any existing surplus not required by the port to establish a balanced working capital position, to fund capital projects or to repay interest arrears and outstanding debt will be transferred back to the government. Remaining debt will then be converted and held by the government as its equity investment in ports, and residual unpaid interest will be forgiven. When the new Act is passed the government will appoint a "trustee" to oversee these financial transactions and to hand over assets and liabilities to the new Commissions.

The new port Commission members will be nominated before the Canada Ports Act is promulgated. Once the Act takes effect, the government will established each Commission and appoint

the members, the existing pieces of legislation will be repealed, and the Commissions and the new ports system will become operational.

And so will begin a new era in the history of Canada's ports. Unified, integrated, and even more responsive to the needs of the community and of business, the new ports system will help to promote the economic thrust that is necessary if Canada is to maintain and solidify her position among the great trading nations of the world.

- 1911 The Toronto Harbour Commissioners Act enacted
- 1912 Hamilton Harbour Commissioners Act enacted
- 1936 National Harbours Board created to give financial assistance to larger ports
- 1964 Harbour Commission Act confirmed local autonomy for large ports not under National Harbours Board
- 1971 Advisory Port Authorities established in most National Harbours Board ports
- 1974 Government announced intention to reorganize management of Canadian ports
- 1975 Government approved the Scott Committee recommendation of single comprehensive ports organization featuring local autonomy
- 1976 Government directed drafting of new ports legislation



Public Archives of Canada



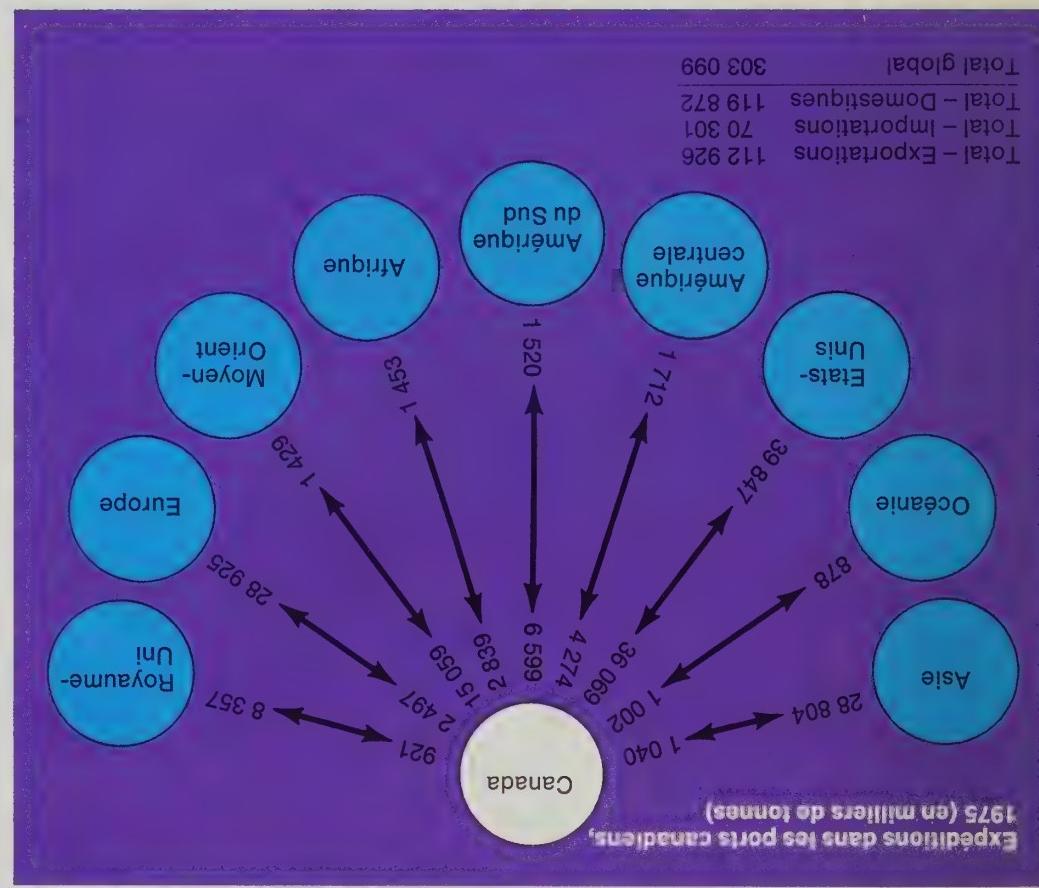


- 1911 La loi concernant les commis-saires du havre est promulguée.
- 1912 La loi des commissaires du havre de Hamilton est promulguée.
- 1936 Création du Conseil des ports nationaux afin d'aider financière-ment les ports les plus importants.
- 1964 La loi sur les Commissions de port confirme l'autonomie locale des grands ports non-assujettis au Conseil des ports nationaux.
- 1971 Création d'administrations consulaires pour les ports canadiens.
- 1974 Le gouvernement sonde le Conseil des ports nationaux.
- 1975 Le gouvernement approuve la réforme des ports sous le signe de l'autonomie locale.
- 1976 Le gouvernement ordonne la rédaction du projet de Loi sur les ports.

Les nouveaux membres seront mis en candidature avant la promulgation de la loi sur les ports du Canada. Après l'entrée en vigueur de cette loi, les membres seront nommés, les lois existantes seront abolies et les Commissaires, ainsi que le nouveau réseau portuaire établiront une nouvelle ère dans la collectivité et du commerce, le nouveau réseau portuaire encouragera l'essor économique dont le Canada a besoin pour maintenir et renforcer sa position parmi les grandes nations com-mergantes du monde.

Ainsi s'ouvrira une nouvelle ère dans l'histoire des ports du Canada. Unifie, intégrée et mieux adaptée aux besoins de la collectivité et du commerce, le nouveau réseau portuaire encouragera l'essor économique dont le Canada a besoin pour maintenir et renforcer sa position parmi les grandes nations com-mergantes du monde.

Periode de transition



Structures Consultatives

ment de leurs ports, il sera possible de constituer dans certaines régions du Canada des conseils régionaux qui comprendront un représentant de chaque province en cause et des représentants des intérêts portuaires, afin de conseiller le Commissaire au sujet de toute question portuaire d'envergure régionale ou provinciale, comme l'utilisation rationnelle des terres ou l'amélioration des installations portuaires régionales. Ces conseils devraient servir de tribune de discussion à toutes les provinces, y compris celles qui ne possèdent pas de littoral, comme l'Alberta ou la Saskatchewan, mais qui s'intéressent aux aménagements portuaires en raison de leur importance pour l'exportation de leurs productions telles que les céréales.

Il y a aussi des havres publics qui, en raison de leur exposition éventuelle et de l'intérêt manifeste par la population locale, sont appelés à être régis par une Commission. On y établira des conseils consultatifs locaux formés de résidents intéressés par la gestion de leurs ports. Ces membres, nommés par le Ministre, devront conseiller le Commissaire ou son représentant quant à l'expansion et à l'exploitation de leurs installations.

EN 1975-1976, le Canada a exporté 671 millions de boissons de céréales, soit, par région: côte ouest, 260.1 millions de boissons de céréales, 197.8 millions de boissons de céréales, et Saint-Laurier, 23.8 millions de boissons de céréales; Churchill, 23.8 et Saint-Laurier, 354.3 millions de bois- seaux et cotés de l'Atlantique, 32.8 millions de boissons de céréales. Mais c'est en 1972-1973 que nous avons battu tous les records en exportant 782.3 millions de boissons de céréales!



Les organisations régionales régionales se déroulent en ce qui concerne l'agrement, l'exploitation et l'entretien de ces équipements. On nommera des administrations salariales à plein temps dans les localités les plus importantes afin de mieux desservir leurs populations et leurs industries.

Le ministre des Transports devra veiller à ce que les objectifs de la nouvelle politique soient atteints et satisfaits par tous les ports canadiens soit surer que planifiés et bien aménagés. Il devra en outre approuver toutes les innovations portuaires et contrôler l'ex- pansion des ports par l'entremise d'un système de missions de permis.

La nouvelle politique nationale inter- gree à l'avantage, parmi tant d'autres, le nouveau rôle politique nationalisé intègre une autre approche pour toutes les infrastructures portuaires et contrôler l'expansion des ports par l'entremise d'un système de missions de permis.

Wing Communications Portfolios



Ces vingt ports équiperaient à des entreprises commerciales auto-suffisantes. Elles auraient le statut d'une société, non celle d'un organisme public. Dotées d'une grande autonomie pour l'administration des réseaux, elles pourront, entre autres, recruter du personnel et édicter des règlements concernant l'exploitation du port. Elles seront encouragées à établir des mécanismes de communication avec les populations locales qu'avec les usagers du port et les organisations syndicales. Il incombera aux Commissions de faire connaître les avantages de leur port afin d'établir une juste concurrence entre les installations financières. Elles auront toute la latitude voulue pour prendre des embâcles, des décisions administratives d'ordre financier. A titre d'exemple, elles pourront fixer le barème des tarifs sous réserve de l'approbation gouvernementale et, en l'absence de tarifs, négocier des marchés et des accords avec les usagers des ports.

On peut voir que les principaux ports seraient financièrement auto-suffisants, mais le gouvernement continuera de soutenir les projets qui se déroulent dans d'autres districts. Toutefois, il conviendra des fonds pour les projets qui sont à la fois financiers et sociaux. Ces commissions servent à assurer la sécurité nationale. Toutefois, il conviendra des fonds pour les projets qui sont à la fois financiers et sociaux.

Nouvelles structures administratives

Ces nouvelles structures regroupent tous les ports qui servent principalement au transport, dont les ports régis par le Conseil des ports nationaux, ceux qui sont exploités par les Commissions de port et quelques 300 havres publics et privés pour l'objectif d'établir l'orientation générale des politiques en matière de transports et qui fourniront un appui professionnel à l'administration port et qui, sur demande, fournitra un port et qui sera dépendant de l'Etat.

La Commission des ports canadienne fera partie de Transports Canada et aura pour objectif d'établir l'orientation générale des politiques en matière de transports et qui fourniront un appui professionnel à l'administration port et qui sera dépendant de l'Etat.

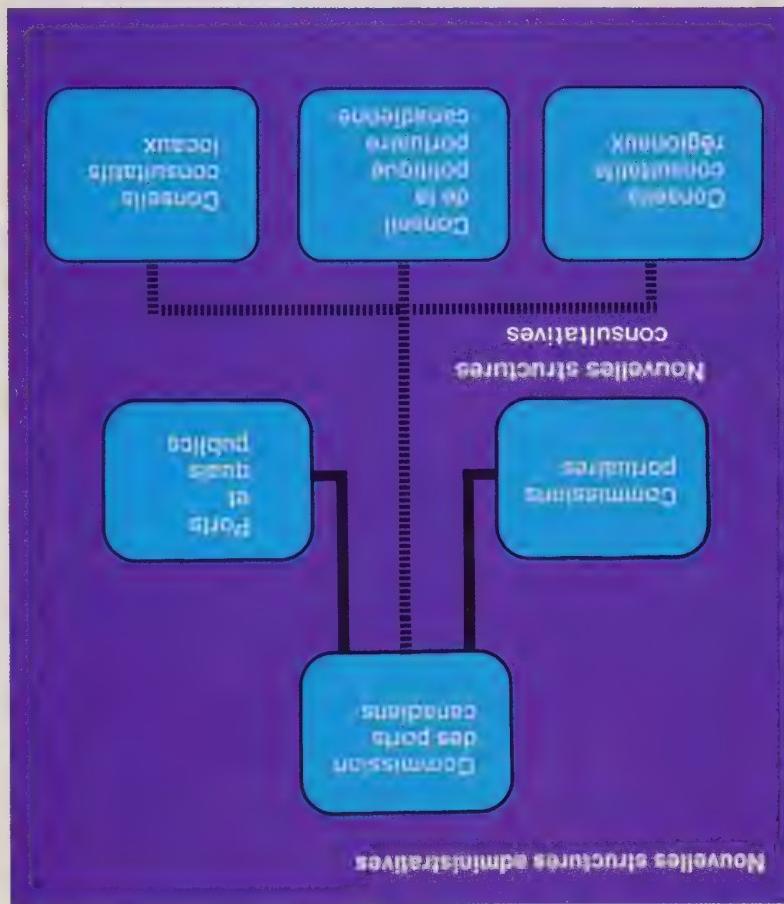
500 quais appartenant à l'Etat.

Tous les ports qui servent principalement au transport, dont les ports régis par le Conseil des ports nationaux, ceux qui sont exploités par les Commissions de port et quelques 300 havres publics et privés pour l'objectif d'établir l'orientation générale des politiques en matière de transports et qui fourniront un appui professionnel à l'administration port et qui sera dépendant de l'Etat.

La Commission des ports canadienne fera partie de Transports Canada et aura pour objectif d'établir l'orientation générale des politiques en matière de transports et qui fourniront un appui professionnel à l'administration port et qui sera dépendant de l'Etat.

Bien que tous les havres et ports seront intégrés sous cette nouvelle Commission, on mettra l'accent sur la décentralisation et l'autonomie. Les municipalités pourront participer davantage à la planification et au développement des aménagements portuaires, tandis que les gouvernements provinciaux et régionaux. On planifiera la construction portuaire régionale. On promouvrà la participation et les initiatives des populations locales au cours de l'exploitation et du développement des ports. Une grande autonomie des ports. Une composition à renforcer le réseau portuaire national.

A ce jour, il y a vingt ports qui, en vertu de leur importance nationale, seront officiellement administrés par une Commission. Chacune de ces Commissions se compose de trois à sept membres dont l'un sera élu président. Les membres devront être des personnes nommées compétentes et expérimentées pour le gouvernement de membres sera nommé. Une proportion de membres sera élue président. Ces nouvelles structures regroupent tous les ports qui servent principalement au transport, dont les ports régis par le Conseil des ports nationaux et qui sont exploités par les Commissions de port et quelques 300 havres publics et privés pour l'objectif d'établir l'orientation générale des politiques en matière de transports et qui fourniront un appui professionnel à l'administration port et qui sera dépendant de l'Etat.



La nouvelle Commission des ports canadiennes établira sa compétence à toutes les ports principalement situés le long des axes commerciaux qui relèvent également de Transports Canada, est responsable notamment du trafic maritime canadien dans les eaux canadiennes, de la protection du milieu marin et de la sécurité en mer, dont l'entretien des phares, des bouées et du matériel de navigation. Elle possède en propre plusieurs navires, en particulier des brise-glaces.



Les dépenses des pouvoirs publics en installations portuaires se sont élevées à 62 millions de dollars en 1975. Les nouvelles autorités portuaires ont déclenché une révolution dans l'industrie maritime. Elles ont apporté de nombreux changements au secteur portuaire. Les nouveaux pouvoirs publics ont mis en place de nouvelles régulations et ont favorisé l'investissement dans les infrastructures portuaires. Ces changements ont permis d'augmenter la capacité d'accès aux marchés internationaux et d'améliorer la compétitivité des entreprises canadiennes dans le secteur maritime.

Ports du Canada. Cettede mesure a pour objectif premier de mettre sur pied un seul réseau portuaire intégré afin de promouvoir le commerce national, régional et local dans le contexte global des objectifs généraux du Canada. Il est à souligner que cette nouvelle politique assurera le transport efficace des marchandises et des passagers et un traitement équitable entre les usagers.

Les autorités du projet de loi admettent également que les principaux ports doivent posséder une très grande auto-nomie de gestion et d'exploitation si l'on veut que le nouveau réseau fournitisse le rendement escompté. Les responsables seront autorisés à prendre des décisions sur place, au jour le jour.

Combien de voitures un conteneur renferme-t-il ? Il ne s'agit pas d'une devinette mais bien d'une question dont la réponse est une Rolls-Royce, ou deux, voire trois. Mais pour vous donner une idée de la cargaison d'un conteneur, voici la liste des marchandises inventoriées dans un conteneur, choisi au hasard, que l'on a déchargé dernièrement dans un port de l'Ouest : matériiel photographique, articles personnels, calculatrices électroniques, pompe à huile, matraques de ligne.

Un conteneur peut donc renfermer toutes sortes de marchandises ou un seul article selon les dimensions de la forme du contenu. Pour l'expédié-remplie.



Environnement

Depuis vingt ans, l'essor économique du pays en général a nécessité une évolution rapide de son réseau portuaire; il a fallu de plus en plus le rationaliser pour tenir compte de l'évolution de la mentalité de grand public. Or, en dépit de certains raffinements appartenus à l'administration des ports au fil des ans, les ports canadiens sont toujours régis par plus d'une demi-douzaine de lois. Résultat, un réseau fragmenté, moins bien adapté aux problèmes contemporains. En ce moment, le cadre législatif et les diverses méthodes d'administration portuaires actuelles entraînent l'admission d'administrations rattachées entièrement à la réglementation de la navigation sur la voie maritime marchande, face à la concurrence croissante des transports routiers et ferroviaires et de l'automobile.

Croyez-le ou non, mais: il existe un navire à déchargement entièrement automatique capable de décharger 6 000 tonnes de charbon en une heure. On le voit sur les Grands lacs, mais il peut naviguer sur la voie maritime du Saint-Laurent. D'une capacité de 27 200 tonnes, il peut soutenir, à sens unique, le besoin de nouvelles rence croissante qu'elle se devait de faire face à la concurrence des transports routiers et ferroviaires.

En intégrant davantage les réseaux portuaires, on a pu réaliser des économies et accroître la promptitude et l'efficacité du service. Résultat, des grands ports aménagés en eau profonde pour les cargaisons en vrac et des installations nouvelles pour les marchandises contenues dans les navires. Ces innovations ont entraîné une chaîne de portes et de terminaux maritimes et privées en installations portuaires. Part un bœuf en accro du investissements jour. Ces innovations ont entraîné une stabilité et une croissance croissante de nos ports. A l'heure actuelle, bon nombre de régions portuaires font l'objet de vives rivalités et privées en installations portuaires. Mais il est devenu évident qu'il faut desormais en unifier et simplifier les ports se sont modifiés tant pour répondre aux exigences de notre épouse — ordinateurs, conteneurs et autres — que de haute qualité. Les ports se sont modifiés traditionnellement, les ports canadiens sont devenus des succès.

Long terme des aménagements urbains pour être couronnés de succès. Mais il est devenu évident qu'il faut desormais en unifier et simplifier les ports canadiens et portuaires doivent-ils s'harmoniser pour être écologique. Aussi les plans à inclure et étudier à la fois d'autre écono-

Un conteneur est une très grande caisse, ordinairement en métal mais parfois en bois, dont les dimensions peuvent varier de 20' x 8' x 8' à 40' x 8' x 9'6". La marchandise peut être emballée et le conteneur scellé à l'aide d'origine de la cargaison. Le conteneur national, au terminal même ou au lieu d'origine de la cargaison. Le conteneur international coordonnées à l'échelle nationale afin de servir au mieux les intérêts légitimes des provinces tout en facilitant leur transfère sur un port. Les conteneurs sont moins sujettes au vol. Un port-conteneurs moderne peut décharger 500 conteneurs par jour, ce qui correspond à 9 000 tonnes de marchandises qui un navire ordinaire mettrait environ 13 jours à décharger. Au terme de plusieurs années d'étude, au sein de la réorganisation du réseau portuaire, il importe de leur développer et de planifier leur rôle et d'envisager et de planifier leur rôle et leur développement dans une optique de la réorganisation et positive. Tel est l'objectif de la réorganisation du réseau portuaire et du port-conteneurs modernes qui offre des avantages certains, car il est plus simple et moins cher de conteneurs à destination d'autre-mére.

Un port-conteneurs ordinaire peut transporter 1 000 conteneurs pesant chacun 15 tonnes; l'expéditeur doit faire le chargement ou le déchargement de ses marchandises au port pour le faire passer à un autre port.

Le port-conteneur peut transporter 15 tonnes de marchandises qui un navire ordinaire mettrait environ 13 jours à décharger. Au terme de plusieurs années d'étude, au sein de la réorganisation du réseau portuaire, il importe de leur développer et de planifier leur rôle et leur développement dans une optique de la réorganisation et positive. Tel est l'objectif de la réorganisation du réseau portuaire et du port-conteneurs modernes qui offre des avantages certains, car il est plus simple et moins cher de conteneurs à destination d'autre-mére.

Le port-conteneur peut transporter 15 tonnes de marchandises qui un navire ordinaire mettrait environ 13 jours à décharger. Au terme de plusieurs années d'étude, au sein de la réorganisation du réseau portuaire, il importe de leur développer et de planifier leur rôle et leur développement dans une optique de la réorganisation et positive. Tel est l'objectif de la réorganisation du réseau portuaire et du port-conteneurs modernes qui offre des avantages certains, car il est plus simple et moins cher de conteneurs à destination d'autre-mére.

vers les quais, ou des employés les démontrent, les fournisseurs qui approvisionnent les navaires, ou des employés les remontent vers les quais, ou des camions et les marchandises, les bennes qui transportent la terre, les grues qui déchargent les navires, ou des sociétés qui offrent leurs services à profit. Il faut se souvenir que les agents maritimes, qui occupent des postes administratifs auxquelles il faut se conformer, sont nombrueuses formaites, qui s'occupent des documents des propriétaires, qui sont chargés de faire arriver le fret à être déchargé ou déchargé. Outre les 2 500 employés des administrations portuaire-s, il y a donc, des dizaines de milliers de personnes de «locataires» dont l'emploi est relié à nos ports.



Les effectifs des ports de Canada, qui totalisent plus de 2 500 employés, incluent des capitaines de port, des administrateurs et des préposés à l'entretien, des agents de police et des préposés aux éléveurs à grain. Les ports sont en quelque sorte «ports privés» qui fournissent ou louent au secteur privé leurs équipements, notamment des quais, des hangars à marchandises, des grues et des élévateurs à grain. En retour, le secteur privé embauche d'autres employés et procure les services d'autres so-ciétés, telles les débardeurs qui chargent et déchargent les navires, les pilotes et d'autres entreprises, ou bien, qui gèrent les manœuvres des navires à la sortie du port; ou bien,



Outre leur impact économique actuel sur notre mode de vie, les havres et ports du Canada ont joué un rôle prépondérant dans notre développement culturel et social.

Pour beaucoup d'entre nous, les ports dégagent une atmosphère historique et romantique parce qu'ils évoquent si vivement notre passé. Non-ils pas sol canadien? Les nombreuses langues qui se parlent encore aujourd'hui dans les localités portuaires témoignent de la diversité de nos antécédents et de nos cultures. Pour d'autres encore, les ports rappellent les aventureux et pionniers. Mais ces souvenirs ne se rattachent pas uniquement à un passé lointain; de nos jours, la mise en valeur du Grand Nord dépend de plus en plus des installations portuaires lorsqu'il sagit d'exploiter les richesses naturelles du territoire arctique.

En 1975, le Canada a exporté ses marchandises vers 119 pays et en a importé de 96 autres; il s'est classé au onzième rang parmi les nations maritimes.



Le Canada possède maintenant des ports en eau profonde capables de recevoir des gros pétroliers de 350 000 tonnes et des minériaux de 250 000 tonnes.

disponibile, comme le camionnage, le débarrage, l'entreposage, et les secteurs bancaires et manufacturiers. Bien souvent le caractère commercial d'un pays se reflète dans l'activité de ses ports. A titre d'exemple, la culture des céréales dans les Prairies assure un emploi aux maraîchères de grain qui chevauchent les navires à Halifax ou à Vancouver.

Outre leur impact économique actuel sur notre mode de vie, les havres et ports du Canada ont joué un rôle prépondérant dans notre développement culturel et social.

Pour beaucoup d'entre nous, les ports dégagent une atmosphère historique et romantique parce qu'ils évoquent si vivement notre passé. Nous-ils passent sol canadien? Les nombreuses langues qui se parlent encore aujourd'hui dans les localités portuaires témoignent de la diversité de nos antécédents et de nos cultures. Pour d'autres encore, les ports rappellent les avenières des premiers explorateurs et pionniers. Mais ces souvenirs ne se rattachent pas uniquement à un passé lointain; de nos jours, la mise en valeur du Grand Nord dépend de plus en plus des installations portuaires lorsqu'il s'agit d'exploiter de 96 autres; il est en effet très important de faire partie des nations maritimes.

Aspects socio-économiques



Une nouvelle
politique portuaire
du Canada

A grid of handwritten place names from a map, with a large signature 'Alain' written vertically across the center.



Une nouvelle
politique
portuaire
du Canada

Transport
Canada

